



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie regeling vrachtwagenheffing

Beantwoording met reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Internetconsultatie van 30 oktober 2023 tot en met 11 december 2023

Datum	6 mei 2024
Status	Definitief

1 Inleiding

Toelichting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de reacties in de internetconsultatie 'Regeling vrachtwagenheffing'.

1.1 In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de Regeling vrachtwagenheffing. Deze regeling is een noodzakelijke nadere uitwerking van de Wet vrachtwagenheffing. Deze wet is in 2023 (gedeeltelijk) in werking getreden.

In 2026 voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Net als in landen om ons heen betalen houders van vrachtwagens dan een bedrag per gereden kilometer op autosnelwegen, een aantal N-wegen en enkele gemeentelijke wegen. Hierbij geldt: hoe lager de uitstoot van de vrachtwagen, hoe lager het tarief. Als de heffing wordt ingevoerd, gaat de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens omlaag en verdwijnt het Eurovignet.

Met de vrachtwagenheffing stimuleren we het gebruik van duurzame vrachtwagens. Zo verminderen we de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer in Nederland. Ook buitenlandse vrachtwagens betalen met de vrachtwagenheffing voor het gebruik van de weg. De netto-opbrengst van de heffing zetten we in voor subsidies voor de verduurzaming en het efficiënter maken van het wegvervoer.

Om straks vrachtwagenheffing te kunnen betalen moeten houders van vrachtwagens een dienstverleningsovereenkomst sluiten met een toldienstaanbieder die actief is in Nederland. Die zorgt voor de registratie van de gereden kilometers over heffingsplichtige wegvakken en de inning van de vrachtwagenheffing. De toldienstaanbieder draagt de ontvangen vrachtwagenheffing af aan de Nederlandse overheid.

1.2 Doelen van de regeling

De Regeling vrachtwagenheffing is een nadere uitwerking van de Wet vrachtwagenheffing. De regeling geeft houders van vrachtwagens duidelijkheid over:

- de termijn voor het vervangen van gestolen of kapotte boordapparatuur;
- de termijn voor het sluiten van een nieuwe dienstverleningsovereenkomst met een dienststaanbieder, in het geval een dienststaanbieder zijn diensten niet meer kan leveren.

De regeling geeft uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat (RWS) duidelijkheid over:

- de regels voor het bepalen van het begin en einde van de heffingsplichtige wegvakken.

De regeling geeft uitvoeringsorganisatie RDW duidelijkheid over:

- het moment waarop een overtreding vastgesteld kan worden.

1.3 Voor wie is dit belangrijk?

- Houders van vrachtwagens;
- De uitvoeringsorganisaties (RDW, RWS).

1.4 Wat zijn de gevolgen?

Door deze regeling wordt duidelijkheid geboden aan de houders van vrachtwagens en de uitvoeringsorganisaties die zijn belast met de uitvoering van de vrachtwagenheffing.

1.5 De reacties

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn 3 reacties ontvangen, deze zijn openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren;
- Transport en Logistiek Nederland (TLN).

2 Algemeen beeld van de reacties

Op hoofdlijnen betreffen de opmerkingen de volgende onderwerpen:

- invoering 3-uur termijn voor het vervangen van gestolen of kapotte boordapparatuur;
- invoering 72-uur termijn voor het sluiten van een nieuwe overeenkomst met een dienst aanbieder;
- vaststelling van het begin en het einde van wegvakken.

3 Beantwoording van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld van de reacties geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer. Vervolgens is per onderwerp de reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gegeven, waarin op alle vragen en opmerkingen uit de consultatie wordt gereageerd.

3.1 Invoering 3 uur termijn

- *Opgemerkt wordt dat:*
 - o In België de 3-uur termijn haalbaar is omdat houders daar flexibiliteit hebben bij het doen van een melding inclusief alternatieve betalingsvormen en de optie om door te rijden.
 - o Het onduidelijk blijft uit de toelichting wat de consequentie is als een EETS-aanbieder niet tijdig vervangende apparatuur kan bieden.

o Het niet logisch is dat de houder in het geval van een defecte boordapparatuur naar de hoofddienstaanbieder moet. De aansprakelijkheid voor de defecte boordapparatuur zou bij de EETS-aanbieders moet liggen.

o Dat de haalbaarheid van de 3-uur termijn beoordeeld zal moeten worden op het moment dat de vrachtwagenheffing in werking treedt. Daarbij worden suggesties gedaan voor toetsingscriteria.

- *Verder wordt gevraagd:*

- o Waarom de mogelijkheid van een ticketsysteem niet wordt overwogen.
- o Of de houder van de vrachtwagen over de in de betreffende drie uur gereden kilometers geen vrachtwagenheffing hoeft te betalen.
- o Hoe er wordt gecontroleerd of de boordapparatuur daadwerkelijk defect of gestolen is.
- o Hoe de melding van een houder van de vrachtwagen wordt geregistreerd.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

3.1.1 *Algemeen*

In de wet is geregeld dat de houder verantwoordelijk is voor het vervangen van zijn boordapparatuur binnen de geldende termijn zodat hij weer voldoet aan zijn verplichtingen op grond van de wet.

Boordapparatuur kan defect raken of ontvreemd worden. In de wet is geregeld dat de houder dit direct moet melden bij zijn dienst aanbieder. Op dat moment gaat de vervangingstermijn lopen en kan de chauffeur zijn rit vervolgen. De vervangingstermijn is de termijn waarbinnen de houder niet hoeft te voldoen aan zijn verplichting voor het hebben van werkende boordapparatuur. De melding wordt door de tolheffer in het tolheffingssysteem verwerkt zodat de toezichthouder weet dat gedurende die termijn de verplichting voor het hebben van werkende boordapparatuur niet geldt voor de betreffende houder.

Over de gereden kilometers binnen de vervangingstermijn hoeft geen vrachtwagenheffing te worden afgedragen. De verplichting tot betaling gaat weer gelden zodra de houder nieuwe boordapparatuur heeft bemachtigd bij een uitgiftepunt of op een andere wijze, dan wel als de vervangingstermijn van drie uur is verstreken.

Er wordt door de tolheffer niet gecontroleerd of de boordapparatuur daadwerkelijk defect of gestolen is. Het is theoretisch mogelijk dat de houder na elke 3 uur een melding doet van gestolen of defecte boordapparatuur, maar er is geen aanleiding te concluderen dat dit in de praktijk ook daadwerkelijk zal gebeuren. Ook in het buitenland zijn hiervoor geen aanwijzingen bekend.

3.1.2 *Tijdige vervanging boordapparatuur voor klanten EETS-aanbieders*

De vervangingstermijn van drie uur geeft de houder de gelegenheid om bijvoorbeeld eerst zijn lading af te leveren om daarna voor vervangende boordapparatuur te zorgen. Hij kan hiervoor terecht bij zijn dienst aanbieder. Mocht het zo zijn dat een EETS-aanbieder niet in staat is de door hem gecontracteerde houder tijdig van nieuwe boordapparatuur te voorzien, dan kan die houder altijd terecht bij de hoofddienstaanbieder voor het tijdig verkrijgen van vervangende boordapparatuur.

De hoofddienstaanbieder richt hiervoor onder meer uitgiftepunten in. Een klant van een EETS-aanbieder zal, indien een EETS-aanbieder niet tijdig vervangende boordapparatuur kan leveren, een overeenkomst moeten sluiten met de hoofddienstaanbieder, waarna die klant de boordapparatuur van de hoofddienstaanbieder ontvangt.

3.1.3 3-uur termijn vervanging boordapparatuur

In de regeling is geregeld dat na de melding de houder drie uur de tijd heeft om voor vervangende boordapparatuur te zorgen.

De termijn van drie uur komt overeen met die in België, waar deze in de praktijk haalbaar is gebleken. Een langere termijn brengt het risico op belastingontwijking en fraude met zich mee en dat kan leiden tot inkomstenderving voor de Staat. Dat is niet wenselijk.

Mocht het zo zijn dat een EETS-aanbieder niet in staat is de door hem gecontracteerde houder tijdig van nieuwe boordapparatuur te voorzien dan kan zoals hierboven is aangegeven die houder (tijdelijk) terecht bij de hoofddienstaanbieder voor het verkrijgen van vervangende boordapparatuur.

3.1.4 Huidige wet maakt ticketsysteem niet mogelijk

De wet maakt een ticketsysteem niet mogelijk en bevat ook geen wettelijke grondslag om een ticketsysteem in een regeling uit te werken. In de huidige uitwerking van de vrachtwagenheffing is dan ook geen ticketsysteem voorzien. Indien in de toekomst een ticketsysteem wenselijk wordt geacht, vergt dit een wetswijziging.

3.2 Invoering 72-uur termijn

- Opgemerkt wordt dat:
 - o De regeling geen duidelijke beperking bevat met betrekking tot de reden waarom de dienstaanbieder zijn diensten niet meer levert.
 - o Overwogen kan worden om de houder te verplichten (tijdelijk) gebruik te maken van de diensten van de hoofddienstaanbieder.
- Gevraagd wordt:
 - o Of het een houder van een vrachtwagen in een dergelijke situatie is toegestaan om 72 uur van het heffingsplichtige wegennet gebruik te maken.
 - o Hoe de aanvang van de 72 uur precies wordt gemeten, en hoe dit wordt bijgehouden en geregistreerd.
 - o Te verduidelijken hoe dit artikel gehandhaafd zal worden.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

3.2.1 Staking levering diensten door dienstaanbieder en 72-uur termijn

Het is niet mogelijk om in de regeling uit te werken welke redenen er kunnen zijn voor de situatie dat een dienstaanbieder zijn diensten niet meer levert omdat de wet niet in de mogelijkheid hiertoe voorziet. Eén van die redenen kan het faillissement van een dienstaanbieder zijn. Ook is het op grond van de wet niet mogelijk om in de

regeling op te nemen dat een houder in die gevallen verplicht gebruik moet maken van de hoofddienstaanbieder.

Als een EETS-aanbieder zijn diensten niet meer kan leveren dan dient de houder een nieuwe dienstverleningsovereenkomst te sluiten met een andere dienaar (bijvoorbeeld de hoofddienstaanbieder of een EETS-aanbieder). In dat geval geldt een termijn van 72 uur, waarbinnen geen boete opgelegd kan worden en de houder geen vrachtwagenheffing hoeft te betalen totdat een nieuwe dienstverleningsovereenkomst is gesloten. De houder kan dus gedurende deze termijn gebruik blijven maken van het wegennet. De termijn gaat lopen op het moment dat een EETS-aanbieder zijn klant heeft gemeld dat hij niet langer gebruik kan maken van de diensten van zijn EETS-aanbieder. De tolheffer verwerkt deze melding in het systeem zodat de toezichthouder hier ook van op de hoogte is. Indien na deze termijn nog geen nieuwe dienstverleningsovereenkomst is gesloten voor een vrachtwagen die op de weg is, kan een boete opgelegd worden.

Er is gekozen voor een termijn van 72 uur omdat niet iedere houder direct op de hoogte zal kunnen zijn van het feit dat zijn dienaar zijn diensten om bepaalde redenen niet meer aan hem kan leveren. Stel dat een houder daar na 24 uur achter komt, dan heeft hij nog 48 uur om een nieuwe dienstverleningsovereenkomst te sluiten en nieuwe, bij die dienstverlener behorende boordapparatuur, te bemachtigen. Bij de hoofddienstaanbieder is dat mogelijk. Ook als een houder pas na twee dagen op de hoogte is van de publicatie, kan hij nog aan zijn wettelijke verplichtingen voldoen. Daarmee is de termijn van 72 uur naar verwachting redelijk en uitvoerbaar. Een langere termijn leidt tot risico's op fraude door houders en inkomstenderving voor de Staat.

Naar verwachting kan ook een EETS-aanbieder binnen 48 tot 72 uur een klant accepteren, maar hiertoe is de EETS-aanbieder niet verplicht. Hij kan immers ook besluiten een klant niet te accepteren en een houder kan op zijn beurt ook om voor hem moverende redenen niet willen kiezen voor een EETS-aanbieder. Bovendien is het niet zeker of een EETS-aanbieder in dat geval ook tijdig boordapparatuur kan leveren. De houder kan dan in ieder geval terecht bij de hoofddienstaanbieder.

De termijn van 72 uur gaat lopen vanaf het moment dat een houder kennis heeft genomen of redelijkerwijze kennis had kunnen nemen van het feit dat de dienaar waarmee hij een overeenkomst had gesloten zijn diensten niet meer levert. De termijn van 72 uur gaat in ieder geval lopen als een EETS-aanbieder de houder waarmee hij een overeenkomst had gesloten heeft geïnformeerd over de beëindiging van zijn diensten. Na 72 uur kan er gehandhaafd worden indien een vrachtwagen wordt waargenomen zonder geldige dienstverleningsovereenkomst.

3.3 Vaststelling begin en einde wegvakken

Opgemerkt wordt dat:

- Artikel 2 (begin en einde wegvakken) onduidelijk is.

Gevraagd wordt:

- Of aangegeven kan worden dat het niet gaat om de begrenzingen van de afzonderlijke wegvakken, maar om de begrenzingen van het totale traject waarover vrachtwagenheffing wordt geheven.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

3.3.1 Indeling in wegvakken

Vrachtwagenheffing is verschuldigd voor de afstand die met een vrachtwagen wordt gereden over een bepaald wegvak¹. De wegvakken zijn opgenomen in de bijlage van de wet. Daaronder vallen Rijkswegen, enkele provinciale wegen en gemeentelijke wegen. In de memorie van toelichting bij de wet² wordt gesproken over wegen waarop de vrachtwagenheffing geldt (de heffingsplichtige wegen). Technisch gezien bestaan deze wegen uit een groot aantal wegvakken. Deze wegvakken bij elkaar vormen het heffingsplichtige wegennet.

¹ In artikel 1 van de wet is bepaald dat onder wegvak wordt verstaan 'specifiek aangeduide weg of deel van die weg'.

² [Kamerstukken II, 2020-2021, 35 910, nr. 3.](#)